

CONSEJO DE MINISTROS DE MEDIO AMBIENTE

Texto: Hilario Domínguez Hernández

El pasado día 20 de febrero tuvo lugar en Bruselas el Consejo de Ministros de Medio Ambiente de la Unión Europea bajo la presidencia de Sigmar Gabriel, Ministro de Medio Ambiente de Alemania. La delegación española estuvo presidida por Cristina Narbona Ruiz, Ministra de Medio Ambiente, que asistió acompañada por José Andrés Burguete Torres, Consejero de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda del Gobierno de Navarra.

Por primera vez, Bulgaria y Rumanía asistieron como Estados miembros de pleno derecho y sus delegaciones, presididas por sus Ministros de Medio Ambiente respectivos, Dzevdet Chakarov y Sulfina Barbu, fueron acogidas cálidamente por el Presidente, el Comisario Dimas de Medio Ambiente y el resto de los miembros del Consejo.

El orden del día, en su mayor parte, se dedicó a fijación de posturas políticas y sólo se pronunció con carácter legislativo sobre dos decisiones relativas a organismos genéticamente modificados.

Es de destacar que en este Consejo, cinco asuntos tuvieron carácter de debate abierto al público, lo cual muestra que la transparencia de los trabajos del Consejo de Medio Ambiente cada vez es mayor. Hasta muy recientemente y salvo los actos jurídicos en codecisión con el Parlamento que en su tramo

final siempre son abiertos, lo habitual es que sólo fueran abiertos uno o dos puntos y no en todas las formaciones del Consejo.

CONCLUSIONES DEL CONSEJO SOBRE EL DESARROLLO DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DEL CLIMA CON POSTERIORIDAD A 2012

Por su importancia y expectativas a nivel internacional, este punto centró la mayor atención tanto de los Ministros como de los medios informativos. El Consejo de Medio Ambiente de la Unión Europea tenía que definir objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero para la etapa posterior a 2012, fecha a partir de la cual ni el Convenio Marco sobre cambio climático ni el Protocolo de Kyoto, todavía, han decidido algo y el calendario apremia para que la posición de la Unión Europea llegue a tiempo en una negociación que ya ha empezado y que necesariamente ha de finalizar antes de 2009.

En las conclusiones finalmente aprobadas, lo principal del acuerdo ha sido lo siguiente:

EL CONSEJO

- ❖ REITERA que los compromisos de reducción global de emisiones de los países desarrollados deberían ser del 30% hacia 2020 sobre los

niveles de 1990, con vistas a reducir las de un 60 a un 80% hacia el año 2050.

- ❖ En este contexto, DESEARÍA comprometerse a reducir globalmente un 30%, siempre que, para el periodo posterior a 2012, otros países desarrollados se comprometan a reducciones de emisiones comparables y siempre que los países en vías de desarrollo económicamente más avanzados contribuyan de forma adecuada de acuerdo con sus responsabilidades y capacidades respectivas; INVITA a estos países a que presenten propuestas de sus contribuciones para un acuerdo global y completo para el periodo posterior a 2012.
- ❖ DESTACA que la Unión Europea se ha comprometido a transformar Europa en una economía con alta eficacia en el uso de la energía y con bajas emisiones de gases de efecto invernadero; DECIDE que es necesario un enfoque diferenciado para las contribuciones de los Estados miembros que reflejen equidad y transparencia y que tenga en cuenta las circunstancias nacionales y los años base pertinentes para el primer periodo de cumplimiento del Protocolo de Kioto; RECONOCE que la aplicación de este compromiso se basará en políticas comunitarias y en un reparto de carga interno acordado; INVITA a la Comisión a iniciar inmediatamente, en estrecha cooperación con los Estados miembros, un análisis técnico de criterios que incluyan parámetros socioeconómicos y otros parámetros pertinentes y comparables para crear la

base de una discusión ulterior, más en profundidad.

- ❖ SUBRAYA que estos compromisos deberán aplicarse mediante políticas de clima nacionales y comunitarias, acción en el contexto de la política comunitaria de energía, limitando las emisiones del transporte, reduciendo las emisiones en los edificios residenciales y comerciales, reforzando el sistema de comercio de emisiones comunitario (ETS), incluyendo el aumento del mercado global de carbono y utilizando los mecanismos basados en proyectos (Aplicación Conjunta y Mecanismo de Desarrollo Limpio), tratando las emisiones de otros gases de efecto invernadero distintos del CO₂ y mejorando los sumideros naturales vinculados a la protección de la biodiversidad; CREE que este enfoque permitirá que la Unión Europea reduzca su consumo de energía, mejorará su competitividad, reducirá su dependencia de fuentes externas de abastecimiento energético, demostrará el liderazgo en los asuntos del clima, guiará la aplicación del comercio de emisiones más allá de 2012 y fomentará las inversiones en tecnologías de reducción de emisiones y alternativas de de bajo empleo de carbono; PIDE a la Comisión que analice las posibles fugas de emisiones de gases hacia países que no participan en el esquema de comercio de emisiones internacional y que explore posibles soluciones a este respecto.

Las conclusiones también se ocupan de otros aspectos tales como:

- ❖ La urgencia de la acción, tal

y como se deduce del último informe parcial del Panel Intergubernamental para el Cambio Climático (IPCC) emitido recientemente en París que confirma inequívocamente la aceleración del proceso de calentamiento y el crecimiento de la demanda global de energía.

- ❖ A la vista del crecimiento de las emisiones en los países en vías de desarrollo, su contribución a las reducciones puede facilitarse a través políticas y medidas de desarrollo sostenible, mejora del Mecanismo de Desarrollo Limpio y objetivos y enfoques sectoriales no vinculantes.
- ❖ Las emisiones debidas a la deforestación en los países en vías de desarrollo alcanzan hasta un 20% del total de las emisiones globales de CO₂ habrá que incluir políticas concretas y acciones en el acuerdo global para después de 2012.
- ❖ Se destaca el papel de la innovación y de la cooperación tecnológica para modernizar las infraestructuras y reducir el crecimiento de la demanda energética así como la cooperación internacional en este empeño.
- ❖ A pesar de todos estos esfuerzos, no se podrán evitar graves impactos sobre el clima, en particular en los países que son más vulnerables y serán necesarios esfuerzos de adaptación complementarios a los de mitigación, que habrán de integrarse en los programas de inversión pública y privada.

Durante la discusión, algunos Estados miembros como Suecia y Dinamarca quisieron ser más ambiciosos y solicitaron un obje-

tivo del 30% unilateral, es decir sin condicionarla a lo que hagan países terceros. Según sus argumentos, si estamos deseando y creemos necesario reducir un 30%, no deberíamos dar la señal negativa de quedarnos en un 20%. Esto nos resta credibilidad.

Sin embargo, la mayor parte de países aceptó los objetivos que la Comisión presentó en su paquete de medidas sobre “Energía y Cambio Climático”, por entender que nuestra competitividad internacional es muy diferente según los países terceros se comprometan, o no, a reducciones equivalentes.

Polonia fue el país que se mostró más reticente a aceptar los objetivos e insistió sobre todo en la necesidad de ser realista y sobre todo en la credibilidad frente a terceros países. A su juicio, antes de aceptar el 20% de reducción global de la UE, era necesario conocer su contribución dentro del objetivo comunitario. Destacó, al igual que la mayoría de los países del Este de reciente adhesión, los esfuerzos ya realizados que se han traducido en fuertes reducciones de hasta un 32%. Polonia no especificó que estos esfuerzos se deben fundamentalmente al cierre de muchísimas industrias obsoletas y poco competitivas.

Finlandia, a pesar de haber aceptado las conclusiones, manifestó que según sus primeras estimaciones el objetivo del 20% puede suponer para su país un coste de más del doble de lo que la Comisión ha calculado para la media de los Estados miembros.

España apoyó estos objetivos que consideró ambiciosos y realistas. Destacó el compromiso del Gobierno en cumplir los objetivos de 2012 y el cambio de tendencia en las emisiones que van a permitir el alcanzarlos.

La Delegación Española declaró: “Para más allá de 2012 podremos comprometernos, aunque lamentamos que en el Consejo de Energía

no se hubiera conseguido que el objetivo de un 20% de energías renovables en 2020 fuera vinculante. Para el reparto de cargas damos mucha importancia a la consideración de las condiciones específicas de cada Estado miembro y para ello hay que tener en cuenta los parámetros adecuados que permitan la comparabilidad. La cuestión de la equidad es algo irrenunciable y es necesaria no solo a escala de la Unión Europea, sino también a escala internacional, si queremos conseguir un acuerdo global”.

CONTRIBUCIÓN DEL CONSEJO DE MEDIO AMBIENTE AL CONSEJO EUROPEO DE PRIMAVERA

El Consejo de Medio Ambiente aprobó unas conclusiones para contribuir a la reunión del Consejo Europeo de Primavera del 8-9 de marzo.

El Consejo Europeo de Primavera viene ocupándose habitualmente del seguimiento y de las orientaciones políticas a la Estrategia de Lisboa para el Crecimiento y el Empleo y distintas formaciones del Consejo suelen contribuir a sus debates con diferentes paquetes de conclusiones que reflejan las diversas sensibilidades en relación con los asuntos que se discuten.

En esta reunión, el Consejo Europeo va a dar particular relevancia, dentro de la Estrategia de Lisboa, al cambio climático, la eficiencia en el uso de la energía, las fuentes de energías renovables y el funcionamiento del mercado de la energía.

La Comisión presentó en enero, precisamente con vistas a este debate, un paquete de medidas integradas sobre cambio climático y la energía (COM(2007)2 final - “Limitando el cambio climático a 2 grados centígrados” y COM(2007)1 final - “Una política energética para Europa”) y que en líneas generales propone:

- ❖ En el área de cambio climático:
 - ♦ Un objetivo de reducción del 30% en 2020 para los países desarrollados y en caso de no llegar a un acuerdo internacional, un objetivo de reducción unilateral de la Comunidad del 20%
 - ♦ Una ampliación del mercado de derechos de emisión a otros países socios.
- ❖ En el área de la energía:
 - ♦ Un objetivo del 20% de energías renovables hacia 2020.
 - ♦ Un objetivo vinculante de que cada Estado miembro utilice un 10% de biocarburante como media de los carburantes del transporte hacia 2020
 - ♦ Un ahorro del consumo de energía primaria del 20% hacia 2020, con medidas sobre uso de vehículos de alto rendimiento, normas más exigentes en el etiquetado de consumo de equipos, mejora del rendimiento energético de los edificios, eficacia en la producción, transmisión y distribución de energía
 - ♦ Mejora en el mercado interior de energía para ofrecer a los usuarios una posibilidad auténtica de elección
 - ♦ Puesta en marcha de un Plan Estratégico Europeo sobre tecnología de la Energía, enfocado hacia las emisiones de bajo contenido en carbono.

En las conclusiones aprobadas por el Consejo de Medio Ambiente, y dentro de los aspectos de cambio climático, se reproducen los principales elementos de las conclusiones del punto anterior que fijan la postura de la Unión Europea de cara a las negociaciones internacionales para el periodo posterior a 2012 y con la intención de que el Consejo Europeo lo corrobore.

También como contribución al Consejo Europeo de Primavera, el Consejo de Energía en su reunión del pasado 15 de febrero, adoptó unas conclusiones relativas a los

aspectos de energía y a cambio climático, y el Consejo de Medio Ambiente incluye ahora una parte de las mismas.

PROPUESTA DE DIRECTIVA PARA INCLUIR EL SECTOR DE LA AVIACIÓN EN EL SISTEMA DE COMERCIO DE EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO

La propuesta pretende incluir la aviación comercial en el sistema de comercio de emisiones de gases de efecto invernadero, actualmente vigente para otros sectores, en las siguientes condiciones:

- ❖ Los responsables de cumplir con las obligaciones serán los operadores de aviación
- ❖ Se aplicará a las aeronaves con peso al despegue superior a 5.7 TM, a partir de 2012, tanto a los vuelos de entrada como de salida de los aeropuertos comunitarios, sin embargo, a los vuelos interiores de la UE se les adelantará un año, es decir a partir de 2011.
- ❖ Se ocupará un solo Estado miembro de cada compañía, incluyendo las de terceros países
- ❖ Al revés del sistema actual, la asignación de cuotas se hará por un método armonizado para toda la UE y se determinará en función de las emisiones medias del periodo 2004-2006.
- ❖ Un porcentaje de la asignación será gratuito, y en el periodo 2011-2012 (el de sólo los vuelos interiores) será el que corresponda a la media propuesta por los Estados miembros. El resto será por subasta que estará regulada por un reglamento de la Comisión.
- ❖ Los operadores podrán comprar créditos de otros sectores, pero no podrán venderlos a

otros sectores distintos de la aviación.

- ❖ También podrán comprar créditos de MDL (Mecanismo de Desarrollo Limpio) y de JI (Aplicación Conjunta) hasta un tope equivalente a la media de los topes que establezcan los Estados miembros para los otros sectores en sus planes nacionales de asignación.
- ❖ No se tiene en cuenta un tratamiento especial para regiones aisladas o remotas, que tengan una alta dependencia de los servicios de transporte aéreo, y propone que se considere mejor en el marco de medidas existentes tales como las obligaciones de servicio público y las ayudas de carácter social que establece el artículo 87.2 del Tratado (Ayudas de Estado a consumidores individuales) y el Art.299. para las regiones ultraperiféricas.

Para encauzar el debate, la Presidencia preparó unas preguntas en relación con los aspectos que parecen ser los más conflictivos y que las delegaciones respondieron de la siguiente forma:

La propuesta se aplica a los vuelos intracomunitarios a partir de 2011 y a todos a partir de 2012 ¿El Consejo considera apropiado este enfoque como un paso para reducir emisiones de aviación sin plantear demasiadas desventajas en la competitividad? ¿Cómo tendría que ser la estrategia para incorporar a terceros países?

La mayor parte de las delegaciones valoraron positivamente la propuesta en sus líneas generales, porque el rápido crecimiento de las emisiones procedentes de la aviación puede anular los esfuerzos de reducción que se están haciendo en otros sectores, sin embargo hubo muchas matizaciones, sobre todo en lo que se refiere a la entrada en vigor en 2011 para los vuelos intracomunitarios y en 2012 para todos. La mayor parte prefieren que

entren todos al mismo tiempo, aunque difieren en las fechas.

España señaló su preferencia por una sola fase, para evitar la complejidad administrativa adicional que implica revisiones sucesivas en menos de dos años de la Directiva de comercio de emisiones y que entre en vigor en 2013, porque así coincide con la de todas las modificaciones previstas en la revisión preceptiva de dicha Directiva.

Una gran parte de las delegaciones se refirieron a algunos problemas jurídicos que no están resueltos, como por ejemplo que la norma se apruebe sin esperar a las decisiones de OACI en esta misma cuestión, en contra de lo especificado en el propio Protocolo de Kyoto. Otros Ministros señalaron el peligro para la competitividad de las líneas europeas que supondría el desvío de los vuelos internacionales a aeropuertos no comunitarios que están muy próximos a nuestras fronteras, como por ejemplo el posible desvío hacia Zurich de vuelos procedentes de Nueva York que hubieran sido destinados normalmente a Francfort o a Viena. A esta última observación, el Comisario Dimas sugirió la posibilidad de incluir también los sobrevuelos sobre territorio comunitario, aunque esto pudiera ser de difícil aplicación.

La Comisión propone un techo a las emisiones, para tener en cuenta el crecimiento del sector y la necesidad de estabilizar el clima. También propone una metodología de asignación armonizada a nivel comunitario. ¿Que opina el Consejo?

La mayoría de las delegaciones se mostró favorable a la armonización comunitaria de los métodos de asignación, aunque variaron en cuanto a los porcentajes de asignación por subasta (asignar, en un principio, un porcentaje de forma gratuita y el resto en subasta o directamente el 100% en subasta).

En relación con el techo propuesto (la media de emisiones entre los años 2004-2006), las opiniones

son muy diversas. Alguno creen que este techo va a permitir crecimientos inadecuados de emisiones y otros consideran que perjudica notablemente a aquellos Estados miembros, los de la adhesión, que hasta ahora no han desarrollado mucho su aviación y cabe esperar que, ante sus expectativas de crecimiento económico, se vean limitados por este factor.

¿Qué medidas no discriminatorias serían adecuadas para abordar los aspectos regionales y situaciones especiales en los Estados miembros?

Los aspectos regionales y situaciones especiales a las que se refiere la pregunta son la consecuencia de las preocupaciones de algunos Estados miembros en cuanto a que determinados territorios por su carácter de regiones ultraperiféricas, definidas en el Art. 299 Tratado, o simplemente islas pequeñas o regiones remotas no tienen un tratamiento especial en la propuesta de Directiva.

Mientras que Bélgica y Suecia apoyan a la Comisión, y que la posible ayuda a estas regiones se canalice a través de la normativa ya existente, Reino Unido y Dinamarca reconocen que estas situaciones existen y habrá que "considerarlas", siempre que no pongan en peligro el funcionamiento del mercado ni la eficacia medioambiental y que las ayudas de Estado no se traduzcan en mayores cuotas de asignación ni en un tratamiento especial a la hora de ajustar las cuentas.

Grecia, Malta y Chipre, que no están incluidas en la definición que hace el Tratado de las regiones ultraperiféricas, por su condición de islas o la dispersión de territorio en islas, hacen valer su situación especial de dependencia del transporte aéreo, como servicio público y como elemento esencial para el turismo, verdadero motor de su desarrollo.

La mayor parte de los países de la adhesión, incluyen en "situaciones especiales" la capacidad adquisitiva de la población o el bajo nivel de desarrollo de su transporte aéreo.

Portugal no quiere que la Directiva se aplique en las regiones ultraperiféricas y España, que también se considera muy afectada, una vez identificado y reconocido el problema, espera encontrar una solución satisfactoria y no discriminatoria en el marco del Tratado.

Existen otros impactos de la aviación, además de las emisiones de CO₂, ¿Los ministros estarían de acuerdo en abordar también estos impactos mediante acciones comunitarias?

La mayoría de las delegaciones, incluida España, prefiere limitarse ahora sólo al CO₂, aunque algunas reconocen la necesidad de incluir en el futuro algunos otros gases de efecto invernadero como los NO_x, La Comisión prometió presentar propuestas para finales de 2008.

ESTRATEGIA TEMÁTICA SOBRE USO SOSTENIBLE DE PESTICIDAS

El Consejo aprobó un paquete de conclusiones que en líneas generales endosa la Estrategia Temática propuesta por la Comisión en el mes de julio del pasado año.

Esta Estrategia se monta, en un principio sobre dos propuestas legislativas: un Reglamento para la autorización de productos para protección de las plantas (productos fitosanitarios) y una Directiva Marco en la que se establecen los objetivos comunes y los requisitos para el manejo de dichos productos. Estas propuestas han empezado a discutirse en el ámbito del Consejo de Agricultura, pero la Presidencia alemana va a mantener informado al Consejo de Medio Ambiente de la evolución de los debates.

Las conclusiones aprobadas por este Consejo solicitan:

- ❖ Medidas específicas para proteger las aguas de superficie y subterráneas y reducir el riesgo de la presencia de pesticidas en el medio acuático.
- ❖ Mayor coherencia entre la Directiva Marco de Aguas y la legislación de pesticidas propuesta.
- ❖ La utilización de medidas voluntarias u obligatorias para reducir la burocracia y optimizar así la relación coste/beneficio de la aplicación de la Estrategia
- ❖ Fomentar la agricultura con baja utilización de pesticidas, incluida la agricultura ecológica.
- ❖ Ampliar la Estrategia Temática a todos los biocidas y no sólo a los productos fitosanitarios.
- ❖ El desarrollo de métodos y procedimientos integrados para la gestión de plagas.
- ❖ Mayor apoyo financiero comunitario a la investigación para fomentar el uso sostenible de pesticidas.
- ❖ Continuar trabajando, en el marco de los Convenios de Róterdam y Estocolmo, en un Código de Conducta sobre distribución y uso de pesticidas para proteger a los países en vías de desarrollo de los riesgos en el uso de los pesticidas.

DECISIÓN DEL CONSEJO RELATIVA A LA PROHIBICIÓN PROVISIONAL DE USO Y VENTA EN HUNGRÍA DEL MAÍZ GENÉTICAMENTE MODIFICADO MON- 810

Al igual que en el anterior Consejo de 20 de Diciembre, y con este mismo tipo de maíz, entonces para Austria (Ver número 62 de AMBIENTA, pág. 44) volvió a rechazar, por mayoría cualificada, la propuesta de la Comisión para obligar a Hungría a levantar la prohibición de uso y

comercialización en su territorio. Sólo votaron a favor de la Comisión Reino Unido, Países Bajos, Finlandia y Suecia.

La justificación de la decisión del Consejo se basa en que la autorización de este tipo de maíz MON-810 fue concedida de acuerdo con la directiva 90/220/CE que después ha sido substituida por la Directiva 2001/18/CE, que ya contiene criterios armonizados de análisis de riesgo, y que este producto todavía no ha sido sometido al proceso de re-autorización que establece la nueva directiva.

Mientras no tiene lugar este requisito, Hungría puede restringir el uso y la venta mediante la aplicación de la cláusula de salvaguardia que se incluye en la misma Directiva.

DECISIÓN DEL CONSEJO RELATIVA A LA COMERCIALIZACIÓN EN LA COMUNIDAD DE UN CLAVEL GENÉTICAMENTE MODIFICADO ("DIANTHUS CARYOPHYLLUS L". LINEA 123.2.8).

El Consejo no alcanzó la mayoría cualificada necesaria para aprobar o rechazar esta propuesta y en consecuencia, y conforme al procedimiento, la Comisión tiene en sus manos la decisión para autorizar la comercialización.

Países Bajos recibió la notificación relativa a la comercialización de este clavel, genéticamente modificado para obtener un color azulado, y realizó la evaluación preceptiva, concluyendo que este nuevo clavel podía ser comercializado como cualquier otro tipo de clavel ya conocido.

La Comisión sometió el informe a todos los Estados miembros y algunos de ellos pusieron objeciones en relación con el plan de control, la

posible alergenicidad, la toxicidad en caso de ingestión y la detección del producto.

A la vista de estas objeciones, se consultó con la Agencia Europea para la Seguridad en la Alimentación (EFSA) que concluyó que las flores cortadas de este tipo de clavel genéticamente modificado, no parecían tener efectos negativos en la salud humana y animal ni en el medio Ambiente en el contexto de su uso como planta ornamental. También encontró adecuado el plan de control, siempre que se utilice como está previsto.

Sin embargo el Comité reglamentario de la Directiva pudo decidir por falta de mayoría cualificada, y en consecuencia la decisión se ha sometido ahora al Consejo que a su vez se ha visto en la misma situación.

ESTRATEGIA COMUNITARIA PARA REDUCIR LAS EMISIONES DE CO₂ EN VEHICULOS DE PASAJEROS Y CAMIONETAS

En 1995, el Consejo adoptó como objetivo, a alcanzar hacia 2010, para las emisiones de CO₂, el valor de 120 gr/Km, como media de la flota de vehículos comercializados en la UE, y para lograr dicho objetivo, se firmaron acuerdos voluntarios con los fabricantes para alcanzar 140 gr/Km hacia 2008 los vehículos europeos y hacia 2009 los coreanos y japoneses. Estas medidas, junto con la Directiva de etiquetado de consumo y emisiones de CO₂, constituyen la estrategia de emisiones de CO₂ de vehículos vigente actualmente.

Una vez comprobado por la Comisión que esta estrategia no ha dado el resultado esperado, aunque se han reducido algo los valores (de 1995 a 2004, se ha pasado de 186 a 163 gr/Km), la Comisión ha propuesto una revisión de la estrategia,

que el Colegio de Comisarios ha aprobado el pasado 7 de febrero.

Las medidas principales de la nueva estrategia son:

- ❖ De aquí a fin de año o a más tardar a mediados de 2008, la Comisión propondrá un marco legislativo para reducir las emisiones de vehículos de pasajeros y camionetas, dejando a la industria plazos previsibles y suficientes de ejecución.
- ❖ Las emisiones medias de los vehículos comercializados en la Unión Europea a 27 no podrán rebasar los 120 gr/Km en 2012. Las mejoras de la tecnología propia del automóvil deberá permitir la limitación a 130 gr/Km. Una reducción suplementaria de 10 gramos deberán alcanzarse mediante la mejora de equipos que influyen mucho el consumo como neumáticos y climatización, o reduciendo progresivamente el contenido en carbono de los carburantes, en particular gracias a los biocarburantes.
- ❖ En cuanto a las camionetas, las emisiones de la flota media serán 175 gr/Km en 2012 y 160 en 2015.
- ❖ Apoyar, a niveles comunitario y nacional, la investigación para conseguir 95gr/Km en 2020.
- ❖ Incentivar la compra de vehículos de bajo consumo, gracias a la mejora en el etiquetado y medidas fiscales que favorezcan los vehículos con bajas emisiones.

Para la discusión en el Consejo, la Presidencia preparó unas preguntas y el resumen de las respuestas de los Ministros fue el siguiente:

¿Creen los Ministros que la autorregulación actual por la industria se debe sustituir por legislación vinculante para los fabricantes de automóviles?

Los Ministros, a grandes rasgos, apoyaron o no se opusieron al enfoque de la Comisión, salvo Polonia,

que fue particularmente crítica con una legislación de valores obligatorios. El tono general de casi todas las intervenciones fue positivo, pero cauteloso. Sus posiciones finales no se definirán hasta no conocer el estudio de impacto socioeconómico que ha de acompañar cada una de las propuestas concretas.

Francia, Bélgica, Suecia y Portugal, aceptan los objetivos obligatorios, pero necesitan profundizar más en los estudios de coste-eficacia y en las clases posibles de objetivos obligatorios. ¿Son objetivos de emisión media en la flota total de vehículos nuevos comercializados? ¿Son objetivos por fabricante? ¿Orientados a la oferta o a la demanda? ¿Se podrían fijar cuotas de emisión por vehículos vendidos por un solo fabricante, o por ventas totales y con un reparto de carga entre ellos? ¿Por Estado miembro? ¿Se deberían incluir también los vehículos pesados?

Reino Unido se mostró de acuerdo con la finalidad general de la estrategia, pero cree que se deberá trabajar más con los objetivos: por ejemplo, introducir nuevos objetivos de consumo de carburantes y de uso de biocarburantes y pensar más en el largo plazo, es decir el horizonte 2015-2020.

Dinamarca, Finlandia, Austria, Irlanda, Hungría, Grecia, Eslovaquia, Chipre, Letonia, apoyan decididamente la propuesta de la Comisión.

España, aunque apoyó la idea de la Comisión de introducir ahora una regulación obligatoria, señaló que los instrumentos no son un objetivo en si mismo, sino que lo importante es reducir las emisiones de los vehículos.

Teniendo en cuenta la complejidad de este sector y sus implicaciones ambientales, económicas y sociales hay que esforzarse en adoptar medidas basadas en evaluaciones de impacto y coste-eficacia que permitan tomar en

consideración todos los factores y en el marco de una estrategia general. Además de la disminución de emisiones de los vehículos nuevos, existen otros aspectos muy importantes como son: la renovación del parque existente, el cambio de hábitos en los consumidores respecto a la elección del tipo y tamaño de los vehículos y de su uso, la gestión del transporte y el urbanismo.

¿Está UD. de acuerdo con el objetivo de 120 gr/Km hacia 2012, entendiéndolo que las mejoras de tecnología en el motor tendrán que reducir las emisiones a 130 gr/Km y que medidas complementarias tendrán que contribuir a reducir 10 gr/Km adicionales?

Dinamarca, Suecia, Bélgica, Países Bajos y Letonia creen que debiera mantenerse el objetivo de 120 gr/Km sólo para las emisiones del motor, e incluso reducirlo, porque la tecnología ya lo permite. Italia y Francia están dispuestas a apoyar esto, si lo demuestra el estudio de impacto socioeconómico y ambiental.

Rumania opina que el objetivo es ambicioso, pero le preocupa que no se tengan en cuenta los las repercusiones en las diferentes categorías de vehículos. Podría dar lugar a un encarecimiento desproporcionado en los vehículos de bajo precio, mientras que en los vehículos de lujo la subida de precio sea casi marginal.

Grecia indicó su preocupación porque un encarecimiento excesivo en el precio de los vehículos impediría o retrasaría la renovación de su parque.

España e Italia señalaron que, para evitar problemas de competitividad y distorsiones de la competencia, la norma deberá aplicarse a todos los fabricantes sean o no sean europeos.

El empleo de biocarburantes fue objeto de intervenciones del Reino Unido, que afirmó podría ser objeto de un objetivo a largo plazo; Suecia, que lo valora positivamente, pe-

ro señalando las limitaciones para el su uso en determinadas latitudes y en la disponibilidad actual; Países Bajos y Bélgica, que alertaron del peligro de una doble contabilidad en la reducción de emisiones de CO₂; y finalmente, España y Portugal que apoyaron firmemente su introducción.

ESTRATEGIA TEMÁTICA EUROPEA PARA LA PROTECCIÓN DE SUELOS Y PROPUESTA DE DIRECTIVA POR LA QUE SE ESTABLECE UN MARCO LEGISLATIVO PARA DICHA PROTECCIÓN

La Comisión presentó la Estrategia, junto con la propuesta de Directiva Marco que constituye su instrumento fundamental.

El objetivo general de la estrategia es la protección y uso sostenible del suelo basándose en acciones para prevenir la degradación, mantener sus usos y restaurar los suelos degradados para lograr un nivel de funcionalidad coherente con la utilización que se pretende.

La Estrategia se estructura en torno a cuatro pilares:

- ❖ Una Directiva Marco para el uso sostenible del suelo.
- ❖ La integración de la protección del suelo en la formulación de políticas nacionales y comunitarias
- ❖ Apoyo nacional y comunitario a programas de investigación para cubrir las lagunas de conocimiento en ciertas áreas
- ❖ Fomento de la toma de conciencia del público sobre la necesidad de proteger el suelo.

En cuanto a la propuesta de Directiva Marco, que constituye la primera gran medida de las señaladas, las principales obligaciones que establece son:

- ❖ En un plazo de 5 años los Estados miembros. deberán identi-

ficar las "áreas de riesgo" de su territorio donde hay evidencia o legítima sospecha de procesos de degradación de suelo en la actualidad o que puedan ocurrir en el futuro. A efectos de identificación se utilizarán los elementos que se describen en un anexo. La lista de las áreas de riesgo se harán públicas y se actualizarán cada 5 años.

- ❖ Los Estados miembros elaborarán programas para las "áreas de riesgo" con objetivos, acciones, calendario de ejecución y costes estimados. Los programas deberán realizarse en un plazo de 7 años a partir del plazo de transposición y estar en ejecución un año más tarde.
- ❖ Los Estados miembros Deberán tomar medidas para limitar el depósito intencionado o no intencionado de sustancias peligrosas, excepto las procedentes del aire y fenómenos de carácter inevitable. Se identificarán las zonas de depósito como "lugares contaminados", se hará un inventario de los mismos y se medirán periódicamente los niveles de contaminación.
- ❖ A efectos de la venta de suelos donde hayan tenido lugar las actividades potencialmente contaminantes que aparecen en otro anexo, los Estados miembros garantizarán que el comprador potencial tenga disponible un informe de "status" del terreno.
- ❖ Los Estados miembros garantizarán que los lugares contaminados que aparecen en el inventario son restaurados mediante acciones de recogida, control, limitación o reducción de los contaminantes. Establecerán mecanismos de financiación para la restauración, cuando no se pueda identificar al responsable o éste no sea

solvente, ya que rige el principio del que contamina paga.

- ❖ Sobre la base del inventario, los Estados miembros elaborarán, en el plazo de 7 años, una Estrategia Nacional de Restauración

Para la discusión en el Consejo, la Presidencia preparó unas cuestiones y el resumen de las respuestas de los Ministros fue el siguiente:

¿Cuáles son los principales puntos fuertes o valor añadido de la Estrategia con su objetivo de crear un uso más consolidado y sostenible de los suelos en la UE y cuál es la eficacia de la propuesta de Directiva marco para alcanzar este objetivo?

¿Existe algún área de preocupación potencial en términos de alcance, obligaciones y de aplicación en el borrador de propuesta de Directiva?

¿La Estrategia temática propuesta y el borrador de Directiva marco son y contribuyen a la acción comunitaria en relación con otras políticas ambientales y áreas sectoriales?

Las delegaciones de la República Checa, Estonia, Rumania, Eslovaquia, Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, España, Chipre, Letonia, Portugal, Hungría y Polonia apoyan en líneas generales la Estrategia propuesta por la Comisión y consideran que aporta un valor añadido por actuar a nivel comunitario. Estas mismas delegaciones consideran que la propuesta de Directiva Marco cumple con el objetivo, al tiempo que es lo suficientemente flexible para tener en cuenta las diferencias entre los Estados miembros.

Por el contrario, Austria, Finlandia, Países Bajos, Suecia, Francia, y Reino Unido aunque reconocen que la Estrategia puede ser necesaria, debería reformularse de forma que tenga en cuenta más la legislación y medidas ya existentes, tanto a nivel comunitario como nacional y estudiar mejor los costes que conlleva.

Como el Reino Unido indica, les preocupa, en nombre de los principios de la buena legislación aprobados por el Consejo Europeo de Junio de 2006, que las nuevas propuestas no vengán acompañadas de un estudio riguroso que incluya los efectos sobre otras acciones en marcha, que tengan un valor añadido y que no aumenten innecesariamente la burocracia. Por otro lado, considera que los costes de las obligaciones de la nueva propuesta no han sido, hasta ahora, bien cuantificados, máxime teniendo en cuenta que habrán de ser financiados por los Estados miembros concernidos y sin que esté prevista una financiación comunitaria.

En cuanto a la Directiva, estas últimas delegaciones consideran que puede ser excesivamente prescriptiva y costosa y que no puede armonizar algo que no es armonizable, como es la naturaleza diferente de los suelos en las distintas regiones.

España destacó la necesidad esencial de la Estrategia y la Directiva para la protección del suelo, único elemento del medio ambiente que todavía no tiene protección a nivel comunitario a pesar de ser un recurso clave para el bienestar humano y como soporte de la vida.

Está claro que la protección del suelo, como la del agua o del aire, sólo puede obtenerse más cumplidamente si se hace a escala comunitaria y si se pone en duda este hecho, estaríamos poniendo en duda también gran parte de la base de la actual legislación comunitaria.

En efecto, como en el caso de los otros recursos naturales, en ausencia de un marco comunitario se podrían producir distorsiones de la competencia y existen efectos transnacionales como la contaminación, la erosión y la sedimentación que se resuelven mejor a escala comunitaria que cada país por su cuenta. 